Niveau(x) d'enseignement: 4 Numéro EDUQ : 9470632
Centre d'intérêt: 874

Chartier, Anick.

Reportage sur la création d'entreprises : métier : carrossier, carrossière / [recherche, entrevues et textes, Anick Chartier]. -- [Québec] : Ministère de l'éducation, Direction générale de la formation professionnelle, [1994?].
8 p. : ill. ; 28 cm.

Titre de départ de la couv. "Créer son entreprise; la formation professionnelle au secondaire". Code: 9394-0069; 17-3710.

Vedette(s)-secondaire(s): Québec (Province). Ministère de l'éducation. Direction générale de la formation professionnelle

Descripteur(s): Techniques physiques * Entreprise * Formation professionnelle * Secondaire (Ordre d'enseignement)

Identificateur(s) de sujet: Carrossier * Entrepreneurship

Par cette brochure, le MEQ veut aider les commissions scolaires à sensibiliser les élèves de la formation professionnelle à l'entrepreneurship et les aider également à former ceux qui veulent créer une entreprise. Après une brève description de l'évolution du métier de carrossier, la brochure présente une rencontre avec des gens qui ont lancé une entreprise dans le domaine de la carrosserie.

Type de document:

94-70632

CRÉER SON ENTREPRISE

REPORTAGE SUR LA CRÉATION D'ENTREPRISES

MÉTIER: CARROSSIER, CARROSSIÈRE

Aujourd'hui, rares sont les foyers où l'on ne compte pas au moins une automobile. Ce moyen de transport pratique en a délivré plus d'un des contraintes de temps liées aux déplacements. Pendant bien des années, même une augmentation du prix de l'essence n'empêchait pas les gens de se balader en voiture, beau temps mauvais temps.

DÉBOSSELAGE NOUVELLE VAGUE

C'est ainsi que le nombre de voitures a augmenté considérablement au cours des dernières décennies. Il va sans dire que le nombre de concessionnaires et d'ateliers de réparation de toutes sortes a crû lui aussi. Et comme tout ne peut être parfait, il en est allé de même pour le montant des primes d'assurances.

Même si la cause environnementale, et incidemment les problèmes de stationnement dans les centres urbains, a convaincu un grand nombre de personnes de laisser leur voiture à la maison pour se rendre au travail, il n'en demeure pas moins que ces voitures existent tout comme la possibilité qu'elles subissent des accidents de la route. C'est là qu'interviennent les carrossiers et les carrossières, ce qui fait croire à beaucoup de gens que lorsqu'il s'agit de voitures, il est vrai que le malheur des uns fait le bonheur des autres.

On a longtemps cru que la carrosserie était la seule composante qui ne changeait pas dans une voiture. On prétendait à tort que la mécanique automobile devait inévitablement évoluer pour suivre les tendances et les goûts des automobilistes mais que la carrosserie ne variait pas du tout, sauf évidemment pour ce qui est de sa forme. Grave erreur que l'on a constatée ultérieurement.

En effet, on s'est rendu compte du contraire. Ainsi, les châssis habituels ont été remplacés par des structures monocoques; il est fréquent que les portes renferment du filage électrique ou que l'on utilise des nouveaux types de produits de finition, etc. Cette évolution a considérablement modifié le métier de carrossier et de carrossière. En fait, on ne peut plus se permettre de travailler sans posséder les connaissances particulières des nouvelles technologies, simplement par amour du métier. C'est ainsi que depuis les années 80 le secteur de la carrosserie a pris son véritable envol et que l'on trouve aujourd'hui plus de 3 200 ateliers de carrosserie au Québec.

Effet des facteurs étrangers sur le secteur

Même si l'on peut affirmer presque en toute certitude qu'il y aura toujours des véhicules à réparer, le nombre de véhicules accidentés permettra-t-il toujours à tous les carrossiers et à toutes les carrossières d'avoir du pain sur la planche en tout temps? Quand on sait que les accidents de la route constituent près de 90 p. 100 du travail, on convient que c'est une question assez importante qu'il est essentiel de se

La FORMATION PROFESSIONNELLE au secondaire

Québec

(suite de la page 1)

poser quand on se lance en affaires. En fait, plusieurs facteurs influent sur le nombre d'automobiles qui subissent des accidents de la route. Plusieurs experts ont récemment constaté une diminution du nombre d'accidents de la route. Cette diminution n'est pas particulièrement favorable aux carrossiers et carrossières puisque moins on dénombre d'autos accidentées, moins il y aura de travail. Une des raisons souvent citées pour expliquer cette situation est la récente loi qui porte sur la conduite en état d'ébriété.

Autrefois, les peines encourues si l'on était pris en flagrant délit étaient mineures et, qui plus est, les agents de la paix n'appliquaient que modérément les dispositions du *Code criminel* en rapport avec l'alcool au volant. Bref, le citoyen ne craignait pas vraiment de sanctions trop lourdes. Aujourd'hui, les choses ont changé. La loi est appliquée à la lettre et la publicité rappelle à tous et chacun quotidiennement que «L'alcool au volant, c'est criminel!». En outre, le nouveau système de renouvellement de permis donne aux gens une bonne raison de repenser à leurs habitudes de conduite.

Ainsi, la conscience publique a évolué. Les gens sont maintenant plus sensibilisés aux risques qu'ils courent s'ils enfreignent la loi. Ils sont donc plus prudents, prennent un taxi s'ils se sentent un peu grisés et sont plus rigoureux lorsqu'il s'agit de respecter le code de la route. Il est indéniable que cette nouvelle situation est meilleure pour la santé des gens; toutefois, on ne peut pas dire qu'elle soit idéale pour la santé financière des quelque 3200 ateliers de carrosserie au Québec.

Dans ce contexte, il importe, pour les entrepreneurs et les entrepreneures en herbe, de se poser les bonnes questions avant de se lancer en affaires. Comme on dit : «Les affaires sont les affaires!». Elles peuvent être bonnes ou mauvaises pour les novices, cela dépend du sérieux avec lequel ils ou elles auront élaboré leur projet.

Influence des différents acteurs du secteur

Hormis les facteurs mentionnés plus haut, le secteur de la carrosserie doit composer avec ce que l'on pourrait appeler des problèmes familiaux. En effet, le secteur est composé de différents acteurs qui, paraît-il, s'entendent plus ou moins : les assureurs, les estimateurs, les concessionnaires, les entreprises de remorquage et les carrossiers eux-mêmes. Selon les experts, il semble que quatre d'entre eux influent directement sur la santé du secteur de la carrosserie. Ce sont les assureurs, les estimateurs, les remorqueurs et, bien sûr, les carrossiers.◆

LES REMORQUEURS

Dans bien des cas, les remorqueurs sont les premiers arrivés sur les lieux de l'accident. En fait, dans les cas de panne de toutes sortes, par exemple, il est le seul sur les lieux à fournir une opinion au propriétaire du véhicule quant aux réparations qu'il sera nécessaire d'effectuer. Bien que ce ne soit qu'une opinion, elle peut avoir du poids si le ou la propriétaire y donne foi. Les remorqueurs peuvent également conseiller au conducteur ou à la conductrice un atelier de carrosserie plutôt qu'un autre. Cette prérogative incite souvent certains remorqueurs à profiter de la situation en tentant de conclure des marchés avec les carrossiers et les carrossières. Selon ces derniers, il est rare que ces marchés ne favorisent pas davantage les remorqueurs...

La loi de la nature

Combien de fois a-t-on entendu parler de gens qui déversent l'huile usée de leur véhicule dans les égouts municipaux. Ils savent qu'ils n'ont pas le droit mais ils le font quand même. C'est un peu la même chose pour les ateliers de carrosserie. Même si l'on sait qu'avec le temps, de tels gestes peuvent avoir de graves répercussions sur l'environnement, on continue, par souci d'économie, de faire fi des normes environnementales. Pour les ateliers de carrosserie, il s'agit entre autres d'émissions de vapeurs toxiques et de produits toxiques dont il faut se débarrasser. Pour lutter contre cette forme de pollution, le ministère de l'Environnement exerce maintenant une surveillance des nouveaux ateliers de réparation de carrosserie au moyen de l'application de la *Loi sur l'environnement*. Ainsi, tout nouveau venu dans le domaine est assujetti à cette loi. Il est donc préférable de savoir de quoi il retourne avant de se faire prendre la main dans le sac et de dépenser des sommes pour payer les amendes ou toute autre action judiciaire.

LES ASSUREURS

Pour tous les carrossiers et toutes les carrossières, les compagnies d'assurances sont tout simplement incontournables pour la bonne raison qu'elles payent près de 90 p. 100 des travaux effectués chez eux. Néanmoins, carrossiers et carrossières ne sont pas particulièrement heureux de ce lien de parenté qu'ils n'auraient peut-être pas choisi. Ce sont surtout les compagnies d'assurances qui, paraît-il, sont à la source des plus graves problèmes auxquels doivent faire face les carrossiers et les carrossières. Selon une étude récente, les carrossiers indépendants trouvent que les taux offerts par les assureurs ne reflètent pas la réalité. Ils ne tiennent pas suffisamment compte des différences entre les entreprises, des coûts d'achat du nouvel équipement de carrosserie et de la sécurité. Cette politique a pour résultat de nuire au développement des marchés et des entreprises.

Ainsi, à l'heure actuelle, les assureurs continuent de garantir des taux que les carrossiers jugent nettement insuffisants pour assurer un travail qui soit conforme aux exigences et, de leur côté, les assureurs ne modifient en rien ces taux.

LES ESTIMATEURS

Tout comme pour les assureurs, les centres d'estimation et les estimateurs indépendants jouent un rôle très important dans le processus de réparation des voitures accidentées. En outre, ce sont eux qui effectuent près de 90 p. 100 des estimations au Québec. L'évaluation des estimateurs est souvent déterminante puisque, en théorie, elle permet, au propriétaire d'un véhicule d'avoir l'heure juste quant aux réparations qu'il faudra effectuer et quant au montant qu'il lui en coûtera. Si un estimateur ou une estimatrice avise un ou une propriétaire ou une compagnie d'assurances qu'il en coûtera 600 $ pour réparer un véhicule accidenté, il ne sert pratiquement à rien au carrossier ou à la carrossière de tenter de modifier ce taux. En effet, à moins que la crédibilité de l'estimateur ou de l'estimatrice soit mise en cause, qui voudrait payer plus cher que ce qui a été évalué? Par ailleurs, si le carrossier ou la carrossière refuse de faire le travail au taux prescrit, plus souvent qu'autrement l'assuré ou l'assurée visitera un autre atelier.

C'est donc au sujet de la justesse des évaluations qu'il existe une controverse entre les estimateurs et les ateliers de carrosserie. D'une part, dans ces ateliers, on affirme devoir souvent réparer des véhicules pour moins cher que ce qu'il en coûterait réellement et donc que les estimateurs pratiquent des taux non réalistes. D'autre part, les estimateurs ont bonne conscience puisque les compagnies d'assurances affirment que ces taux sont justes étant donné qu'elles ne reçoivent jamais de réclamations supplémentaires de la part des assurés et des assurées. De l'avis des divers experts, cette querelle familiale pourrait être résolue si les protagonistes s'assoyaient autour d'une table pour discuter.

LES AUTRES CARROSSIERS

Entre frères et soeurs, il existe bien souvent des rivalités dont il est très difficile de ne pas tenir compte. Sur une plus grande échelle, ces rivalités constituent le fondement même du principe de la concurrence. Ainsi, on remarque à l'heure actuelle une réelle concurrence entre les ateliers de carrosserie. Toutefois, il arrive bien souvent qu'au lieu d'être saine et bénéfique cette concurrence nuise aux principaux intéressés, et, selon les experts, c'est le cas dans le secteur de la carrosserie. C'est sur le chapitre des prix que l'on a engagé cette lutte où la palme est décernée à celui ou à celle qui offre le meilleur service au meilleur prix. Lorsqu'on sait que le secteur de la carrosserie doit déjà se battre sur plus d'un front, plusieurs croient qu'il serait préférable que les carrossiers et les carrossières s'entendent, par exemple, sur une liste de prix qu'ils pourraient offrir.

Néanmoins, même s'il y a discorde pour l'instant entre ces différents acteurs du secteur de la carrosserie, on remarque une véritable volonté de trouver une solution pour régler tous ces problèmes endémiques. On sait dorénavant que le secteur ne pourra s'épanouir pleinement s'il doit toujours se battre contre des ennemis issus de sa structure.◆

L'avenir et les carrossières

Pour l'instant, les femmes sont à peu près absentes des ateliers de carrosserie. Certains associent cette réalité aux stéréotypes qui existent encore à ce jour à l'égard de tout ce qui concerne les automobiles. En fait, le domaine a presque toujours été la chasse gardée de monsieur qui estimait que madame n'y avait pas sa place. Encore aujourd'hui, certains vieux routiers préfèrent traiter avec des hommes prétendant avec assurance que les femmes n'ont pas «l'esprit tourné» vers la réparation de voitures. Que l'on se détrompe! Certes les femmes sont peu nombreuses à travailler dans les ateliers, mais leur force physique est grandement compensée par une plus grande patience et une plus grande minutie qui font d'elles, entre autres, d'excellentes peintres. En outre, certains croient qu'elles accomplissent des merveilles dans le secteur de l'estimation de véhicules accidentés. Que l'on se fasse une raison tout de suite, les femmes sauront se tailler une place dans le secteur de la carrosserie.◆

LA SANTÉ D'ABORD ET AVANT TOUT

Que les carrossiers et les carrossières travaillent dans des conditions souvent difficiles et insalubres n'est pas une bien grande nouvelle. En effet, les vapeurs toxiques de la peinture, par exemple, les positions incommodantes, le matériel lourd, les changements brusques de température, le mauvais éclairage et le bruit font partie du quotidien des travailleurs et travailleuses. Il va sans dire qu'il serait bon de s'informer, avant de se lancer en affaires, sur les nouveaux outils ou les nouvelles techniques qui permettent de limiter les accidents de travail ou les problèmes de santé. Il existe, par exemple des systèmes de ventilation permettant de régénérer l'air régulièrement dans l'atelier, des sableuses munies d'un aspirateur ou encore des salles de peinture plus sécuritaires. Bien souvent, les argents investis dans l'amélioration du milieu de travail sont vite amortis par une plus grande efficacité. L'Association sectorielle–services automobiles, association paritaire pour la santé et la sécurité au travail, offre renseignements et formation à ce sujet. Il serait judicieux de songer à leur donner un petit coup de fil.◆

UNE ENTREPRISE À DÉMARRER

Lorsque l'on est convaincu que devenir son propre patron ou sa propre patronne est la seule façon de se procurer un aller simple pour le bonheur, il est important de recueillir le plus de renseignements possible au sujet du secteur sur lequel on a jeté son dévolu. Même si l'on croit tout savoir, certaines questions peuvent avoir été omises.

La liste de questions suivante, bien qu'elle ne soit pas exhaustive, dresse un portrait assez fidèle des préoccupations du futur entrepreneur.

Quel est le profil de l'industrie?
Combien a-t-on besoin en capital?
Où ouvrir son commerce? Qui sont les concurrents?
De quel équipement doit-on inévitablement disposer dès le départ?
Est-il plus judicieux de louer l'équipement plutôt que de l'acheter?
Qu'en est-il de la main-d'oeuvre?
A-t-on besoin d'un permis d'exploitation?
Est-il rentable de disposer de voitures de courtoisie?
Quelles sont les normes en matière de santé et de sécurité au travail?
Qu'en est-il des syndicats et des groupements d'employeurs?
Le certificat de qualification est-il nécessaire dans toutes les régions du Québec?

Une étude de marché permet dans bien des cas de répondre à toutes ces questions et qui plus est, elle peut empêcher quelqu'un de fonder une entreprise sans avenir dans laquelle il ou elle pourrait perdre bien davantage que ce qu'il lui en a coûté pour faire l'étude.

Il est très difficile de dresser une liste précise des montants qu'il faudra débourser si l'on désire se lancer en affaires. En effet, toutes les dépenses de départ sont fonction des choix de l'entrepreneur ou de l'entrepreneure. Toutefois, une chose demeure constante quant aux atouts que les experts jugent indispensables au départ. On s'accorde donc de façon générale pour affirmer que des cours de gestion ou de lancement d'une entreprise et des cours d'estimation de même qu'une expérience de travail permettront aux non-initiés d'augmenter leurs chances de réussite.

Néanmoins, il convient de préciser que la situation économique ne fait pas de cadeaux à personne et que, pour ne pas déraper, le nouvel entrepreneur ou la nouvelle entrepreneure devra avoir les reins solides et les idées claires. Entre autres choses, il serait préférable qu'il ou elle dispose d'une partie du capital à investir de façon à limiter les emprunts au minimum. Par ailleurs, ses connaissances du secteur, de la gestion et des techniques d'évaluation des dommages de même que son expérience pourront également lui permettre de tenir la route jusqu'à des temps meilleurs. Bref, comme lorsque l'on conduit une voiture, fonder une entreprise dans le secteur de la carrosserie demande de la prudence.◆

À l'heure où la concurrence est très forte et où le contexte économique ne pardonne pas, trois entrepreneurs ont joué la carte chanceuse. Pour percer, Jocelyn Marin, Claudin Grandisson et Michel Potvin ont tout trois trouvé une solution pour garder le vent dans les voiles.

Comment êtes-vous devenu carrossier et patron?
Je travaillais autrefois en comptabilité chez Ford à la baie James. Malheureusement, des problèmes d'emploi m'ont forcé à réorienter ma carrière. J'ai donc appris avec un confrère les rudiments de mon métier. C'était vers la fin des années 70. J'ai ensuite travaillé pendant quelques années pour le compte d'ateliers indépendants, avant d'ouvrir mon propre garage en 1982. J'étais propriétaire avec deux associés. Les affaires roulaient assez bien mais un conflit entre actionnaires nous a forcés à fermer nos portes. Je suis donc retourné travailler pour des carrossiers indépendants.

Comment êtes-vous devenu patron de votre présent garage?
J'étais employé ici avant de devenir patron. Le propriétaire d'avant avait loué le local avec option d'achat mais il ne réussissait pas à maintenir le bateau à flot. Il a donc décidé de cesser ses activités et c'est à ce moment-là que moi et mon associé, Marco Céré, avons repris la barre. Au départ, nous avons injecté 5 000 $ chacun plus un autre 7 000 $ sous forme de prêt. En tout il nous en a coûté 17 000 $ pour démarrer notre entreprise. Le montant de la location du local comprend tout l'équipement majeur comme le redresseur, le compresseur et la chambre à peinture. En fait, la location est une bonne façon de se lancer en affaires. Elle permet de remplir tranquillement ses coffres en attendant peut-être d'acheter.

Aujourd'hui, nous avons deux principaux clients, deux concessionnaires qui n'ont pas d'ateliers de carrosserie. Le travail est donc presque tout le temps assuré, ce qui nous permet de ne pas trop nous inquiéter quant aux échéances.

Éprouvez-vous des problèmes avec vos deux principaux clients?
Pas du tout et pour une raison bien simple : je fais moi-même les évaluations des véhicules accidentés. De cette façon, je suis toujours assuré que les montants sont exacts. Par ailleurs, j'entretiens une très bonne relation avec ces concessionnaires et je n'ai donc aucune difficulté à me faire payer. En fait, le plus difficile à l'heure actuelle pour nous c'est de travailler avec les assureurs puisque le taux horaire qu'ils offrent est nettement insuffisant.

Jocelyn Marin, Val-d'Or

«En fait, la location est une bonne façon de se lancer en affaires. Elle permet de remplir tranquillement ses coffres en attendant peut-être d'acheter.»

Quel est le plus gros problème du secteur de la carrosserie dans votre région?
Dans la région de Val-d'Or ce sont les faibles taux horaires pratiqués en raison de la très forte compétition entre les carrossiers qui constituent la plus grande faiblesse du secteur. En fait, si l'on veut du pain sur la planche, il faut presque travailler pour rien. Cette situation est en grande partie tributaire du travail au noir. En effet, l'été, un grand nombre de petits ateliers improvisés offrent leurs services à des taux dérisoires et ferment leurs portes l'hiver, ce qui nuit considérablement aux carrossiers légalement constitués.

Quel est votre plus grand bonheur au regard de votre entreprise?
C'est sans contredit la liberté qu'elle me donne. Je peux très bien décider, une journée, de travailler quinze heures et, le lendemain, seulement huit. On travaille pour nous et on ne perd pas son temps à accumuler de l'argent pour un tiers. Par contre, ma plus grande hantise au départ c'était de ne pas y arriver avec l'argent qu'on avait, d'autant plus que les banques n'étaient pas vraiment clémentes.

Pour ce qui est des jeunes entrepreneurs, je conseillerais d'abord et avant tout de connaître les méthodes d'évaluation parce qu'il est trop facile de se faire passer un sapin lorsqu'on ne connaît pas cela. Ensuite, je crois qu'il est essentiel de travailler pendant un certain nombre d'années pour quelqu'un d'autre. Il n'y a pas de comité paritaire ici et donc pas de carte de compétence. Il est donc très important de parfaire soi-même ses compétences avant de se lancer en affaires. Évidemment, il ne faut jamais oublier que sans argent bien des rêves s'effondrent. Amasser ses sous avant de se lancer en affaires, c'est primordial.

Le 6 juin 1993, l'atelier de Jocelyn a été la proie des flammes. Toutefois, entrepreneur jusque dans la moelle, il n'a fait ni une ni deux et a entrepris illico des démarches en vue de l'ouverture d'un nouvel atelier. Souhaitons lui bonne chance dans sa nouvelle entreprise.◆

Claudin Grandisson, Chicoutimi

«Certes les conditions de travail ne sont pas toujours faciles et les heures sont longues mais je n'aurais pas fait autre chose.»

Quelle est votre histoire et, parallèlement, l'histoire de votre entreprise?
Pour être bien franc, d'aussi loin que je me souvienne, mon père a toujours eu son garage. En 1970, je me suis rendu compte que tout n'allait pas très bien pour lui et qu'il était sur le point de faire faillite. J'ai donc demandé au syndic s'il était possible de louer le garage. J'avais 21 ans à l'époque. Mon gérant était d'accord et on a offert 3000$ pour l'équipement et un montant mensuel fixe pour la location du garage. Le syndic a accepté l'offre et le lendemain, j'ai pu m'enregistrer et commencer à travailler.

Travaillez-vous dans ce même garage depuis le début?
Non, j'ai changé de garage deux fois. Huit ans après cette histoire-là, je me suis acheté un terrain et j'ai bâti une première section de mon garage. C'était en 1978. Deux ans après, en 1980, j'ai agrandi à nouveau, et j'ai fait la même chose en 1982. Aujourd'hui, le terrain est plein!

Cela fait 23 ans que vous êtes en affaires. Vous en connaissez donc un petit bout sur le secteur de la carrosserie. Comment vos affaires vont-elles au regard de votre vaste expérience?
Il ne sert à rien de se compter des mensonges, nous vivons des années difficiles. Aujourd'hui, il arrive plus souvent qu'autrement que les entreprises terminent leur exercice financier en n'ayant réussi qu'à faire leurs frais. Cette situation se reflète dans mes affaires. De nos jours, les revenus des entreprises ne permettent pas de se payer la traite; ils servent principalement à assumer les mensualités.

À Chicoutimi, la concurrence entre carrossiers est-elle forte?
Il y en a beaucoup, c'est sûr. Moi, pour me démarquer, j'ai doté l'entreprise d'un système de remorquage. J'ai donc six remorques et je suis lié à la Ville de Chicoutimi par un contrat de remorquage. Donc un grand nombre de véhicules accidentés dans le secteur visé par mon contrat se retrouvent dans mon garage. Cette méthode me permet d'obtenir beaucoup plus de travail sans perdre de temps. Être là au bon moment facilite les choses.

Éprouvez-vous des problèmes avec les assureurs?
Non, pas du tout. J'effectue moi-même les évaluations pour certaines compagnies d'assurance. Cette méthode, évidemment, m'épargne beaucoup de conflits. En revanche, je me tiens le plus loin possible des concessionnaires car, avec eux, il peut arriver que le paiement se fasse attendre. Ils donnent même parfois moins que ce qu'il en a réellement coûté pour faire une réparation. En outre, il y a quelque temps, les concessionnaires ont fait une publicité dans laquelle les carrossiers indépendants passaient pour des incompétents. En ce qui me concerne, c'est chacun dans sa cour!

Qu'en est-il du perfectionnement?
Dans ce métier, il faut toujours être au fait des nouveautés. À Chicoutimi, le regroupement Les Maîtres carrossiers s'occupe de diffuser toute information pertinente à ses membres. Le comité paritaire de notre secteur ne nous aide pas vraiment pour ce genre de questions. On s'organise donc pour dépendre de lui le moins possible. En plus, les fournisseurs s'occupent dans la plupart des cas de la formation au sujet de leurs produits distincts.

Qui fait partie du regroupement Les Maîtres carrossiers?
Ce sont tous les propriétaires qui le désirent et dont l'atelier est doté d'un minimum d'équipement comme une machine à redresser, une chambre à peinture, etc. De cette façon, les clients savent que s'ils font affaire avec un garage membre du regroupement ils peuvent être assurés que le travail sera bien fait. C'est un regroupement de prestige. Qui plus est, c'est une façon de lutter contre le travail au noir qui nuit considérablement au secteur.

Qu'est ce que vous avez trouvé difficile dans le lancement de votre entreprise?
Tout était difficile, de l'acquisition des connaissances techniques et comptables aux relations avec les employés et avec la clientèle. Par contre, mes rapports avec mes clients sont pour moi une véritable source de gratification. En fait, je suis assez content de la façon dont les choses se sont déroulées pour moi. Certes les conditions de travail ne sont pas toujours faciles et les heures sont longues mais je n'aurais pas fait autre chose.

À tout ceux qui désirent se lancer en affaires, je dirais qu'il faut être certain que l'on a une santé de fer. En ce qui me concerne, je travaillais trop fort. C'est facile, lorsqu'on travaille à son compte, d'oublier que l'on a un corps à respecter. Je faisais de trop grosses semaines et je ne prenais pas de vacances. Mon coeur n'a plus été capable de suivre le rythme et j'ai fait un infarctus. Il faut y voir dès le départ. En second lieu, je dirais qu'une grosse part du succès d'une entreprise passe par le maintien d'une relation en or avec son gérant de banque.◆

Vous êtes propriétaire d'une très grande entreprise. Tout n'est pas arrivé du jour au lendemain! Comment vos talents de carrossier ont-ils fait surface?
Mon père avait un atelier de carrosserie. Très jeune, j'avais l'habitude de m'y rendre et de «tester» mes minces compétences sur de véritables voitures. Vers 13 ans, mon père m'a officiellement demandé de lui prêter main forte. À 18 ans, je m'achetais des voitures d'occasion que je retapais et revendais à profit. À cette époque, je ne savais pas encore que je forgeais ma destinée. Toutefois, vers 20 ans, je m'occupais des affaires de mon père, d'autant plus qu'il n'avait jamais été très habile à jongler avec les chiffres. Parallèlement, je m'occupais des évaluations. Donc, en plus de mes compétences de carrossiers, j'ai acquis certaines qualités en gestion et en évaluation.

Vers 23 ans, j'ai loué un petit garage sur la rue Châteauguay où l'on pouvait loger trois voitures. J'avais investi 10 000 $ dans cette entreprise pour un équipement de base. Après deux ans d'affaires, j'ai acheté le local et je l'ai exploité pendant onze ou douze ans. Au terme de cette période, j'ai acheté deux garages en faillite en plus de l'équipement. Je croyais le site trop grand mais je me suis vite rendu à l'évidence : il serait trop étroit avant longtemps. L'information que j'avais fait parvenir aux assureurs avait porté fruits.

Par manque de place, j'ai acheté un troisième garage et j'y ai transporté mes bureaux. Mais malgré tous mes efforts, je n'avais toujours pas assez d'espace. C'est à cette époque que j'ai abordé la compagnie d'assurances La Capitale pour finalement m'y associer. De cette façon, j'ai pu envisager l'agrandissement de ma surface de travail. J'ai vendu mes trois garages à la Ville de Québec et j'ai bâti celui-ci que j'exploite depuis trois ans environ. J'ai aussi acheté une franchise Infinity pour compléter le portrait. J'ai donc multiplié mes services et je crois que c'est de cette façon que les carrossiers pourront réussir à garder leur portes ouvertes et à se démarquer.

Quel est selon vous la difficulté actuelle des carrossiers?
Ce sont les centres d'estimation. Souvent les méthodes qu'on y utilise pour effectuer les évaluations laissent à désirer, ce qui fait que les carrossiers sont souvent mal rémunérés. Ce sont les assureurs qui sont à la source de ce problème. Même s'ils connaissent actuellement de très belles années, ils continuent de garantir par l'entremise des centres d'estimation, des montants dérisoires pour les réparations. En fait, on convient de façon générale dans le secteur que cette philosophie est la seule responsable d'un grand nombre de faillites, puisque bien souvent pour arriver à faire ses frais, un carrossier doit travailler beaucoup plus qu'il n'est raisonnable de le faire. C'est d'ailleurs la principale raison pour laquelle il est primordial que les carrossiers en connaissent un brin sur les techniques d'évaluation.

Michel Potvin, Québec

«Aujourd'hui pour se lancer en affaires, outre ses connaissances en carrosserie et en peinture, il faut que l'entrepreneur sache faire des évaluations de dommage.»

Ensuite, je dirais que la guerre des prix a fait beaucoup de victimes. En effet, aucun regroupement de carrossiers n'a réussi à faire respecter une liste de prix par ses membres. Le résultat, c'est que ceux qui n'avaient pas les reins assez solides ont été emportés. En fait, il faudrait que les carrossiers s'assoient avec les membres du regroupement des assureurs pour régler tous ces points litigieux.

Que conseillez-vous aux gens qui désirent se lancer en affaires en carrosserie?
Aujourd'hui, pour se lancer en affaires, outre ses connaissances en carrosserie et en peinture, il faut que l'entrepreneur sache faire des évaluations de dommages. Il est trop facile pour les assureurs de profiter des carrossiers qui n'ont pas ces compétences. Ensuite, il faudra qu'il fasse faire une étude de marché pour savoir ce qu'il en est réellement de la situation du marché. Selon moi toutefois, il vaudrait mieux attendre que la situation économique soit plus clémente ou, si l'envie l'emporte sur la raison, il faudra faire preuve de beaucoup de prudence dans le démarrage de son entreprise.◆

Prendre le virage technologique

La décision est prise et on s'apprête à faire le grand saut. Il faut savoir toutefois que le secteur de la carrosserie connaît une évolution très rapide. Déjà l'on sait qu'au cours des dix dernières années, un certain nombre de nouveautés ont grandement modifié les tâches et la façon de travailler des carrossiers et carrossières. Structure monocoque, aciers spéciaux, fusion et collage de dérivés du plastique, nouveaux produits de finition, nouveaux appareils et outils, nouvelles techniques, etc., sont autant de facteurs auxquels les carrossiers et carrossières ont dû s'ajuster. Malheureusement, pour un très grand nombre d'ateliers, le perfectionnement n'était pas disponible ou encore le propriétaire manquait de renseignements sur le sujet, ce qui a entraîné un décalage par rapport aux nouveautés. Dans quelques années, ces ateliers n'auront d'autres choix que de se recycler à grands coûts ou de fermer leurs portes.

◆

Lorsque l'on se lance en affaires, il est indispensable d'allouer des fonds au perfectionnement car l'avenir de l'entreprise en dépend. Il vaut mieux que l'ajustement se fasse de concert avec l'arrivée des nouvelles technologies, car s'ils sont bien répartis, les coûts de formation seront plus faciles à amortir. Repre .dre un retard de plusieurs années peut coûter très cher en materiel, en formation et en temps perdu à tenter de résoudre des problèmes dont on ignorait la source.

◆

Dans bien des cas, ce sont les fournisseurs qui assurent la formation. De cette façon, ils sont certains que leurs produits seront bien utilisés ce qui limitera les plaintes, les retours et les insatisfactions. En outre, dans certaines régions, ce sont les comités paritaires de l'automobile qui offrent des sessions de perfectionnement à leurs membres. Dans d'autres, ce sont les carrossiers eux-mêmes qui se sont regroupés afin d'offrir des services de toutes sortes comme la transmission d'information et le perfectionnement. D'autres associations et organismes offrent des cours de formation et de perfectionnement, et il serait avantageux de se renseigner à ce sujet.

◆

En y pensant bien, pour un grand nombre d'entreprises, le perfectionnement constitue un gage de réussite en plus d'être un atout car une longueur d'avance sur la concurrence permet bien souvent de franchir le fil d'arrivée le premier.

L'UNION FAIT LA FORCE

À l'heure actuelle, le Québec compte sept comités paritaires, dont les activités visent entre autres les salaires, les heures de travail et la qualification des travailleurs et des travailleuses, de même que certaines activités commerciales telle la remise à neuf de pièces d'automobile. S'il existe un comité paritaire dans la région ou l'on désire ouvrir son commerce, il peut être intéressant de lui soustraire certaines informations qui pourraient se révéler utiles.

Certaines régions disposent de réseaux particuliers d'échanges d'information. Il pourrait se révéler judicieux de s'intégrer à ces réseaux parce qu'ils permettent bien souvent de rester au fait des nouveautés technologiques ou autres dans le secteur. L'Association sectorielle –services automobiles peut également fournir de précieux renseignements concernant les façons de travailler en toute sécurité. Hormis le réseau conventionnel, il existe sur le marché un grand nombre de publications spécialisées desquelles on peut également tirer une foule de renseignements fort intéressants. Il s'agit de choisir celles qui conviennent le mieux à nos besoins.

Lorsque l'on a une idée en tête, puiser toute l'information possible du plus grand nombre de sources constitue une excellente façon d'augmenter ses chances d'atteindre ses objectifs.◆

Le ministère de l'Éducation aide par divers moyens les commissions scolaires à sensibiliser les élèves de la formation professionnelle à l'entrepreneurship. Il les aide aussi à former ceux et celles qui veulent créer une entreprise. Pour en savoir plus long sur le sujet, parlez-en à votre responsable de la formation professionnelle ou à votre directrice ou directeur de centre. On peut aussi obtenir plus d'information et des reponses à ses questions en s'adressant par courriel, par téléphone ou par télécopieur à :

Entrepreneurship
et formation professionnelle
Direction générale
de la formation professionnelle
Ministère de l'Éducation
600, rue Fullum, 7e étage
Montréal (Québec)
H2K 4L1
Téléphone : (514) 873-0029
Télécopieur : (514) 864-1612

Ce reportage est publié par la Direction générale de la formation professionnelle du ministère de l'Éducation du Québec.

Direction de la rédaction : Jules Desrosiers
Recherche, entrevues et textes : Anick Chartier
Conception graphique : Arabelle S. Grondin
Illustrations : Jean-François Vachon

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Éducation
9394-0069
17-3710